

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

EP 00/09525

10-08904/



REC'D	27 NOV 2000
WIPO	PCT

S/4

**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung
einer Patentanmeldung**

Aktenzeichen: 199 46 307.7

Anmeldetag: 28. September 1999

Anmelder/Inhaber: Meritor Automotive GmbH, Frankfurt am Main/DE

Bezeichnung: Fahrzeugtür und Montageverfahren

IPC: B 60 J, B 62 D

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 25. Oktober 2000
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
 Im Auftrag

Wehner

Wehner

**PRIORITY
DOCUMENT**

SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)

PALGEN, SCHUMACHER & KLÜN
PATENTANWÄLTE



UNSER-ZEICHEN: 99 255 SCH/bh/JC

ESSEN, den 28. September 1999

MERITOR Automotive GmbH
Hanauer Landstraße 338

D - 60314 Frankfurt am Main

Fahrzeugtür und Montageverfahren

Die «Erfindung» betrifft eine Fahrzeugtür mit den Merkmalen des Oberbegriffs des Anspruchs 1. Dabei kann es sich sowohl um Fahrer-, Beifahrer-, hintere Seiten- und/oder Hecktüren sowie um schwenkbare als auch um schließbare Türen handeln, 5 bei denen also Schwenk- oder Schiebescharniere zum Öffnen verwendet werden.

Bei herkömmlichen Fahrzeugtüren ist es üblich, ein die tragende Struktur bildendes Tragelement mit der Außenverkleidung durch randseitiges Verschweißen, Umbördeln oder Verkleben zu verbinden und die Fahrzeugtür in diesem Zustand, 10 mit oder ohne bereits in das Tragelement eingebauten Funktionsteilen, wie Schloß, Scharniere, Fensterheber und der gleichen in das die zu verschließende Türöffnung aufweisende 15 Fahrzeug einzubauen. Die Verbindung erfolgt im Scharnierbereich. Das sogenannte Setzen der Tür ist ein viel Erfahrung benötigender Montagevorgang, da die Tür in allen drei Fahrzeugkoordinaten lagegenau sitzen soll. Zum Beispiel sollen Seitentüren in X- und Z-Richtung (Fahrzeulgängsrichtung und 20 Vertikalrichtung) einen gleichmäßigen Spalt zur Karosserie hin bilden. In Y-Richtung (Fahrzeugquerrichtung) soll die

D-40239 DÜSSELDORF · MULVANYSTRASSE 2 · TELEFON 49 / 211 / 96 145 - 0 · TELEFAX 49 / 211 / 96 145 - 20
D-45133 ESSEN · FRÜHLINGSTRASSE 43 A · TELEFON 49 / 201 / 84 230 - 0 · TELEFAX 49 / 201 / 84 230 - 20
POSTBANK KÖLN (BLZ 370 100 50) 115 211 - 504

DE 100 000 00

2

Außenoberfläche der Tür mit der übrigen Karosserie so genau wie möglich fluchten. Deshalb muß nach einer Vormontage der Fahrzeugtür in der Karosserie optisch die Lagegenauigkeit überprüft und die Tür gegebenenfalls zur Karosserie nachgerichtet werden. Falls die Bestückung der Tür mit Funktions-
5 teilen, wie Fensterhebern und dergleichen, erst nach erfolgtem Setzen der Tür in die Karosserie erfolgt, muß beim anfänglichen Setzen der Tür die spätere Gewichtszunahme und somit eine sich dadurch ändernde Lage der Tür bezüglich der
10 Karosserie mit einkalkuliert werden. Ebenso aufwendig gestalten sich Montagearbeiten im Falle von Reparaturen an der Fahrzeugtür.

15 Davon ausgehend liegt der Erfindung das Problem zugrunde, eine Montageerleichterung bei gattungsgemäßen Fahrzeugtüren zu erreichen.

Dieses Problem wird durch eine Fahrzeugtür mit den Merkmalen des Anspruchs 1 sowie das entsprechende Montageverfahren gelöst, d. h. im Kern mittels einer eine große Serviceöffnung im Tragelement verschließenden, nachträglich einsetzbaren und gegebenenfalls wieder entfernbaren Außenverkleidung.
20

25 Durch die Erfindung wird erreicht, daß das Tragelement mit allen Funktionsteilen bestückt in die Karosserie einsetzbar und mit dieser verbindbar ist, bevor das Außenverkleidungselement angebracht wird. Dabei kann die Bestückung des Tragelementes mit Funktionsteilen vor und/oder nach der Befestigung des Tragelementes an der Karosserie erfolgen.
30

35 Die Serviceöffnung auf der Außenseite des Tragelementes kann ohne weiteres sehr groß gewählt werden, so daß hierdurch eine gute Zugänglichkeit auch zum Schloß- und Scharnierbereich gegeben ist. Auf diese Weise kann zum Beispiel ein Ausrichten des Tragelementes bezüglich der Karosserie ohne Öffnen und wieder Schließen des Tragelementes in einem Ar-

beitsgang erfolgen. Dies ist wie erwähnt auch nach Einbau sämtlicher gewünschter Funktionsteile, wie eines Fensterhebers und dergleichen, also in einem Zustand möglich, in dem die Fahrzeugtür, bis auf das Gewicht des Außenverkleidungselementes, bereits ihr Endgewicht aufweist. Veränderungen der Lage der Fahrzeugtür bezüglich der Karosserie durch späteren Einbau von Funktionsteilen müssen also nicht mit berücksichtigt werden. Die Justierung des Tragelementes kann unter Zuhilfenahme von aus anderen Bereichen bekannten Montageblöcken erfolgen, die das nach dem späteren Aufsetzen des Außenverkleidungselementes erreichte Endmaß angeben.

Das Verschließen des Tragelementes mit dem Außenverkleidungselement kann auf verschiedene Weise, insbesondere durch ein Blindverschrauben (Schrauben von der Türinnenseite her) und/oder ein Verkleben erfolgen.

Durch Verwendung mindestens eines einstellbaren Distanzelementes, das zwischen dem Außenverkleidungselement und dem Tragelement und/oder einem Versteifungselement wirksam ist, können letzte Fertigungstoleranzen oder ein etwa nicht hundertprozentig justierter Einbau des Tragelementes ausgeglichen werden. Bevorzugt wird als Distanzelement ein verfestigbarer Kunststoff verwendet, welcher auf das Tragelement, das Außenverkleidungselement oder ein etwaiges Versteifungselement ausreichender Materialstärke im noch nicht verfestigten Zustand aufgetragen wird. Wird nunmehr das Außenverkleidungselement bei in die Karosserie eingebautem Tragelement auf das Tragelement hin bewegt, so kommt kurz vor Erreichen der vorgesehenen Einbaulage der verfestigbare Kunststoff mit dem jeweils gegenüberliegenden Bauteil in Kontakt. Das Außenverkleidungselement wird dann in seine gewünschte Endlage hineinbewegt, in der die weiter oben erwähnten Randspalte und die Fluchtungslage die gewünschten Werte aufweisen. Da das in diesem Zustand vorzugsweise bereits fertig oberflächenbehandelte Außenverkleidungselement außerordent-

lich leicht sein kann, sind einfache, insbesondere automatisierbare, Handlingseinrichtungen zum Bewegen, Halten und Justieren des Außenverkleidungselementes verwendbar. Nach Erreichen der gewünschten Endlage wird das Außenverkleidungselement in dieser Position so lange gehalten, bis der Kunststoff hinreichend verfestigt ist und somit das gewünschte Einbaumaß gleichermaßen "einfriert". Etwaige Toleranzen zwischen Außenverkleidung und Tragelement werden also durch das sich einstellende Endmaß des Distanzelementes, insbesondere des verfestigbaren Kunststoffes ausgeglichen.

Besonders bevorzugt übernimmt das Distanzelement gleichzeitig Befestigungsfunktion. Bei verfestigbarem Kunststoff als Distanzelement kann dadurch also eine Verklebung bewirkt werden.

Das Außenverkleidungselement kann außerordentlich dünnwandig gehalten sein, so daß es bei der Erstmontage sehr flexibel ist. Ebenso kann auch das Tragelement als solches hinsichtlich seiner Steifigkeit so ausgestaltet sein, daß diese Steifigkeit für sich allein genommen noch nicht für die fertige Fahrzeugtür ausreicht. Sowohl in dem einen als auch in dem anderen Fall, als auch in beiden Fällen kann die letztendlich gewünschte Steifigkeit durch mindestens ein längliches, insbesondere mehrere, vorzugsweise rahmenförmig miteinander verbundene Versteifungselemente für das Außenverkleidungselement und/oder das Tragelement erreicht werden. Hierzu ist das Versteifungselement vorzugsweise im Randbereich der Serviceöffnung vorgesehen.

Wenn ein derartiges Versteifungselement mit dem Tragelement lösbar verbindbar ist, wird dadurch zum einen erreicht, daß beim Setzen des Tragelementes in die Karosserie das Versteifungselement bereits mit dem Tragelement verbunden sein kann, d. h. sowohl sein Gewicht beim Justieren berücksichtigt wird, als auch seine verstifende Wirkung auf das Trag-

- element ausübt. Wenn in diesem Fall das Außenverkleidungselement beim späteren Verschließen der Serviceöffnung im wesentlichen mit dem Versteifungselement distanzhaltend verbunden wird, dient die Kontaktfläche zwischen Versteifungs-
- 5 element und Tragelement als spätere Trennfläche im Falle von Wartungsarbeiten oder dergleichen, die an den Funktionsteilen der Tür erforderlich sein könnten. Da in diesem Fall das Versteifungselement mit dem Außenverkleidungselement passgenau für die konkrete Türöffnung verbunden ist, bildet das
- 10 Versteifungselement nach der Erstmontage eine bauliche Einheit mit dem Außenverkleidungselement. Durch die Lösbarkeit des Versteifungselementes vom Tragelement kann also dieses Bauteil als komplette Baugruppe später entfernt werden, wobei das Versteifungselement dem relativ dünnwandigen Außenverkleidungselement eine hinreichende Steifigkeit verleiht, so daß auch unter Reparaturwerkstatt-Bedingungen ein Freilegen der Serviceöffnung und späteres Wiederschließen derselben problemlos möglich ist.
- 15
- 20 Die vorgenannten, sowie die beanspruchten und in den Ausführungsbeispielen beschriebenen, erfindungsgemäß zu verwendenden Bauteile unterliegen hinsichtlich ihrer Größe, Formgestaltung, Materialauswahl und technischen Konzeption keinen besonderen Ausnahmebedingungen, so daß die in dem jeweiligen Anwendungsgebiet bekannten Auswahlkriterien im Rahmen der Ansprüche uneingeschränkt Anwendung finden können.
- 25
- 30 Weitere Einzelheiten, Merkmale und Vorteile des Gegenstandes der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen sowie der nachfolgenden Beschreibung der zugehörigen Zeichnung, in der - beispielhaft - bevorzugte Ausführungsformen der Fahrzeugtür dargestellt sind. In der Zeichnung zeigen
- 35 Fig. 1 ein Fahrzeug mit Fahrertür, zum Teil in Explosionsdarstellung;

Fig. 2 für das selbe Fahrzeug eine Beifahrertür, zum Teil
in Explosionsdarstellung;

5 Fig. 3A die Fahrzeugtür nach Fig. 1 in Horizontalschnitt-
darstellung (ausschnittsweise) - Schnitt entlang
der Linie IIIA-IIIA gemäß Fig. 1;

10 Fig. 3B von der selben Fahrzeugtür ein weiterer Horizontalschnitt
(ausschnittsweise) - Schnitt entlang
der Linie IIIB-IIIB gemäß Fig. 1;

15 Fig. 4 von der Fahrzeugtür nach Fig. 1 oder Fig. 2 eine
Vertikalschnittansicht im Brüstungsbereich bei ge-
hobener Fensterscheibe sowie

Fig. 5 eine alternative Ausführungsform einer Fahrzeugtür
im Vertikalschnitt durch den unteren Bereich
(Schwellenbereich).

20 Wie am besten aus Fig. 2 ersichtlich, weist eine Fahrzeugtür
- hier eine Beifahrertür - ein Tragelement 12 aus Metall-
blech auf, das als Tiefziehteil gestaltet und im wesentli-
chen frei von Durchbrechungen ist bzw. bei dem etwaige
Durchbrechungen dichtend abgedeckt werden, um auf der Fahr-
zeuginnenseite des Tragelementes 12 einen Trockenraum für
25 elektrische Bauteile zu erhalten. Diese Innenseite wird
durch ein bekanntes Innenverkleidungselement 16, zum Bei-
spiel aus Kunststoff, abgedeckt. Wie aus Figuren 1 und 2
ferner ersichtlich, stellt das Außenverkleidungselement 14
30 ein eigenständiges Bauteil dar, welches erst nach dem Einbau
des vorzugsweise bereits vollständig ausgestatteten Trag-
elementes 12 in die Fahrzeugkarosserie und nach erfolgter
Justierung von außen auf das Tragelement aufgesetzt wird.
Wie aus Fig. 1 im übrigen ersichtlich, sind auf der dort er-
35 kennbaren Außenseite 12A des Tragelementes 12 verschiedene
Funktionsteile, wie Scharniere 18, ein Schließelement 20,

Seitenaufprallträger 30 und Versteifungselemente 24 zugänglich.

Damit die "Fahrzeugtür" zunächst noch ohne Außenverkleidungselement 14 in die Fahrzeugkarosserie eingesetzt und dort justiert werden kann, weist das Tragelement 12 auf seiner Außenseite 12A eine großflächige Serviceöffnung 22 auf, die von einem rahmenförmig ausgebildeten Versteifungselement 24 umgeben ist.

10

Wie aus Figuren 3A bis 5 im einzelnen näher ersichtlich ist, besteht das Versteifungselement 24 aus einer im wesentlichen rahmenförmigen Struktur, deren aufgespannte Fläche etwa dem undurchsichtigen, also keine Fensterscheiben aufweisenden Teil der Tür entspricht. Im Bereich der A-Säule und der B-Säule des Fahrzeugs, sowie im Schwellenbereich (Fig. 5) besteht das Versteifungselement 24 aus einem Rohr etwa trapezförmigen Querschnitts. Im Brüstungsbereich (Fig. 4) besteht es aus einer sogenannten Schachtverstärkung 24'. In den Eckbereichen sind die vier Versteifungselemente 24, 24' wie im einzelnen nicht näher dargestellt, fest miteinander verbunden.

Das Versteifungselement 24 weist eine fortlaufende Dichtfläche 24A auf, mit welcher es in der Randzone 14A mit dem Außenverkleidungselement 14 verbindbar ist. Für diese Verbindung wird ein dickeneinstellbares Distanzelement 26 aus verfestigbarem Kunststoff verwendet. Im übrigen ist das Versteifungselement 24 mittels Schrauben 32 von der Fahrzeuginnenseite her mit dem Tragelement 12 lösbar verschraubar. Während des Einsetzens und Justierens des Tragelementes in die Türöffnung der Fahrzeugkarosserie ist das Versteifungselement 24 bereits mit dem Tragelement 12 fest verschraubt, während das Außenverkleidungselement 14 noch fehlt. Durch die Serviceöffnung 22 hindurch sind an sich bekannte Justierschrauben für die Tür von außen zugänglich. Nach Ab-

schluß dieser Justierung wird das Außenverkleidungselement 14, welches ein bereits fertig lackiertes und mit abgewinkelten Flanschen 14B versehenes Tiefziehteil, zum Beispiel aus Blech, ist, mit an sich bekannten Manövriereinrichtungen 5 auf das Versteifungselement 14 hin bewegt. Zuvor wird die Außenseite des Versteifungselementes 24 oder die Innenseite im Randbereich des Außenverkleidungselementes 14 mit noch nicht reagiertem, ausreichend texiotropen Klebstoff mit Füll- und Dichteigenschaften umlaufend, zumindest im Bereich der 10 A- und B-Säule und im Schwellenbereich belegt. Nachdem das Außenverkleidungselement 14 in seine in Fig. 3A gezeigte Endlage verbracht worden ist, wird es dort solange gehalten, bis der Kunststoff der das Distanzelement 26 bildet, ausreichend verfestigt ist. Damit ist die Fahrzeugtür 10 von 15 außen her wasserdicht verschlossen. Im Reparaturfall müssen die Schrauben 32 von innen her gelöst und das Distanzelement 26 an seiner schmalen Kontaktfläche zum Tragelement 12 hin freigeschnitten werden, um das Außenverkleidungselement 14 zusammen mit den Versteifungselementen 24 entfernen zu können.

Ein Seitenauflaufträller 30, wie er in Fig. 3B dargestellt ist, kann mittels Befestigungswinkeln 30A am Tragelement 12 befestigt werden, ohne daß ein körperlicher Kontakt zum Außenverkleidungselement 14 hin entsteht. Ebenso kann der Seitenauflaufträller 30 aber auch über weitere Distanzelemente 26 in gleicher Weise wie das Versteifungselement 24 mit dem Außenverkleidungselement 14 passgenau verbunden werden. Im Schwellenbereich sorgen schräggestellte Ablauflächen 26A des Distanzelementes 26 dafür, daß etwa eindringendes Wasser oder Kondensat über bekannte Entwässerungslöcher 34 ablaufen kann.

20.09.99

9

Bezugszeichenliste

- 10 Fahrzeugtür
- 12 Tragelement
- 12A *Außenseite
- 14 .. Außenverkleidungselement
- 14A Randzone
- 14B Flanschen
- 16 Innenverkleidungselement
- 18 Scharnier
- 20 Schließelement
- 22 Serviceöffnung
- 24 Versteifungselement
- 24' Schachtverstärkung
- 24A Dichtfläche
- 26 Distanzelement
- 26A Ablaufflächen
- 28 Hohlkammer
- 30 .. Seitenaufprallträger
- 30A *Befestigungswinkel
- 32 .. Schrauben
- 34 .. Entwässerungslöcher
- 36 .. Fensterscheibe

Patentansprüche:

1. Fahrzeugtür bestehend aus mindestens einem Tragelement (12), mindestens einem Außenverkleidungselement (14) und gegebenenfalls einem Innenverkleidungselement (16), bei der das Tragelement (12) mindestens ein Scharnier, Bandlappen oder ähnliches Bewegungselement (18) und/-oder ein Schließelement (20) beinhaltet oder mit diesem verbunden oder verbindbar ist,
dadurch gekennzeichnet,
daß das Tragelement (12) auf seiner Außenseite (12A) eine Serviceöffnung (22) aufweist und
daß die Serviceöffnung (22) mittels des Außenverkleidungselementes (14), insbesondere bei bereits in das Fahrzeug eingebautem Tragelement (12), verschließbar ist.
- 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60 65 70 75 80 85 90 95 100 105 110 115 120 125 130 135 140 145 150 155 160 165 170 175 180 185 190 195 200 205 210 215 220 225 230 235 240 245 250 255 260 265 270 275 280 285 290 295 300 305 310 315 320 325 330 335 340 345 350 355 360 365 370 375 380 385 390 395 400 405 410 415 420 425 430 435 440 445 450 455 460 465 470 475 480 485 490 495 500 505 510 515 520 525 530 535 540 545 550 555 560 565 570 575 580 585 590 595 600 605 610 615 620 625 630 635 640 645 650 655 660 665 670 675 680 685 690 695 700 705 710 715 720 725 730 735 740 745 750 755 760 765 770 775 780 785 790 795 800
2. Fahrzeugtür nach Anspruch 1, gekennzeichnet durch mindestens ein längliches, insbesondere rahmenförmiges, vorzugsweise in Randbereichen der Serviceöffnung vorgesehenes, Versteifungselement (24) für das Außenverkleidungselement (14) und/oder das Tragelement (12).
3. Fahrzeugtür nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Versteifungselement (24) mit dem Tragelement (12) lösbar verbindbar ist.
4. Fahrzeugtür nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß das Versteifungselement (24) eine fortlaufende Dichtfläche (24A) zum Tragelement (12) hin aufweist.
5. Fahrzeugtür nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Außenverkleidungselement (14) in zumindest einem Teil seiner Randzonen (14A) mit einem einstellbaren Distanzelement (26) zum lagegenauen Befestigen des Außenverkleidungselementes (14) an dem

2

Tragelement (12) und/oder dem Versteifungselement (24) versehen oder versehbar ist.

6. Fahrzeugtür nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet,
5 daß das Distanzelement (26) ein verfestigbarer Kunststoff ist.
7. Fahrzeugtür nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß das Tragelement (12) und das Außenverkleidungselement (14) eine, insbesondere völlig geschlossene, Hohlkammer (28) bilden.
10



Fig. 1

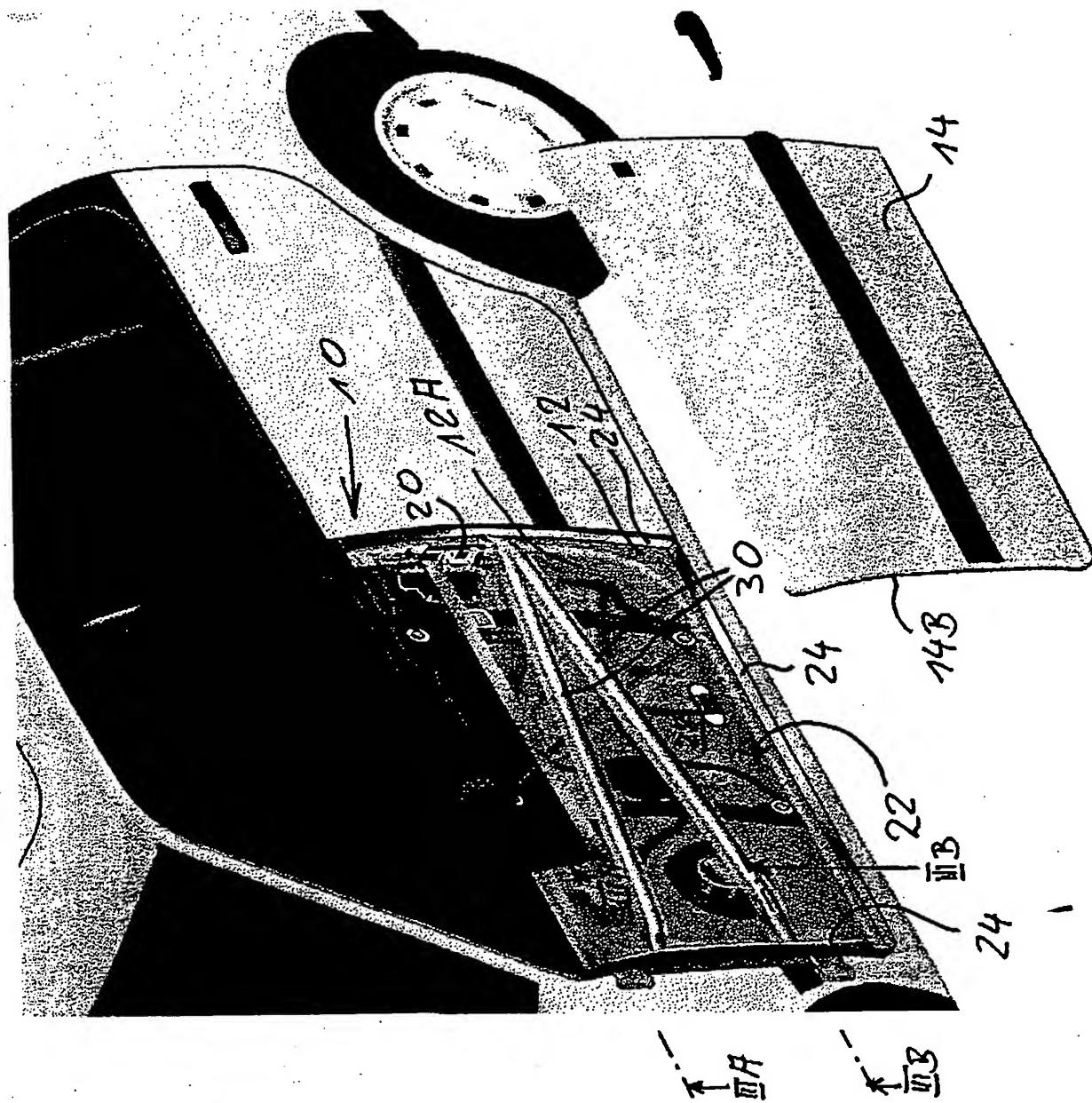
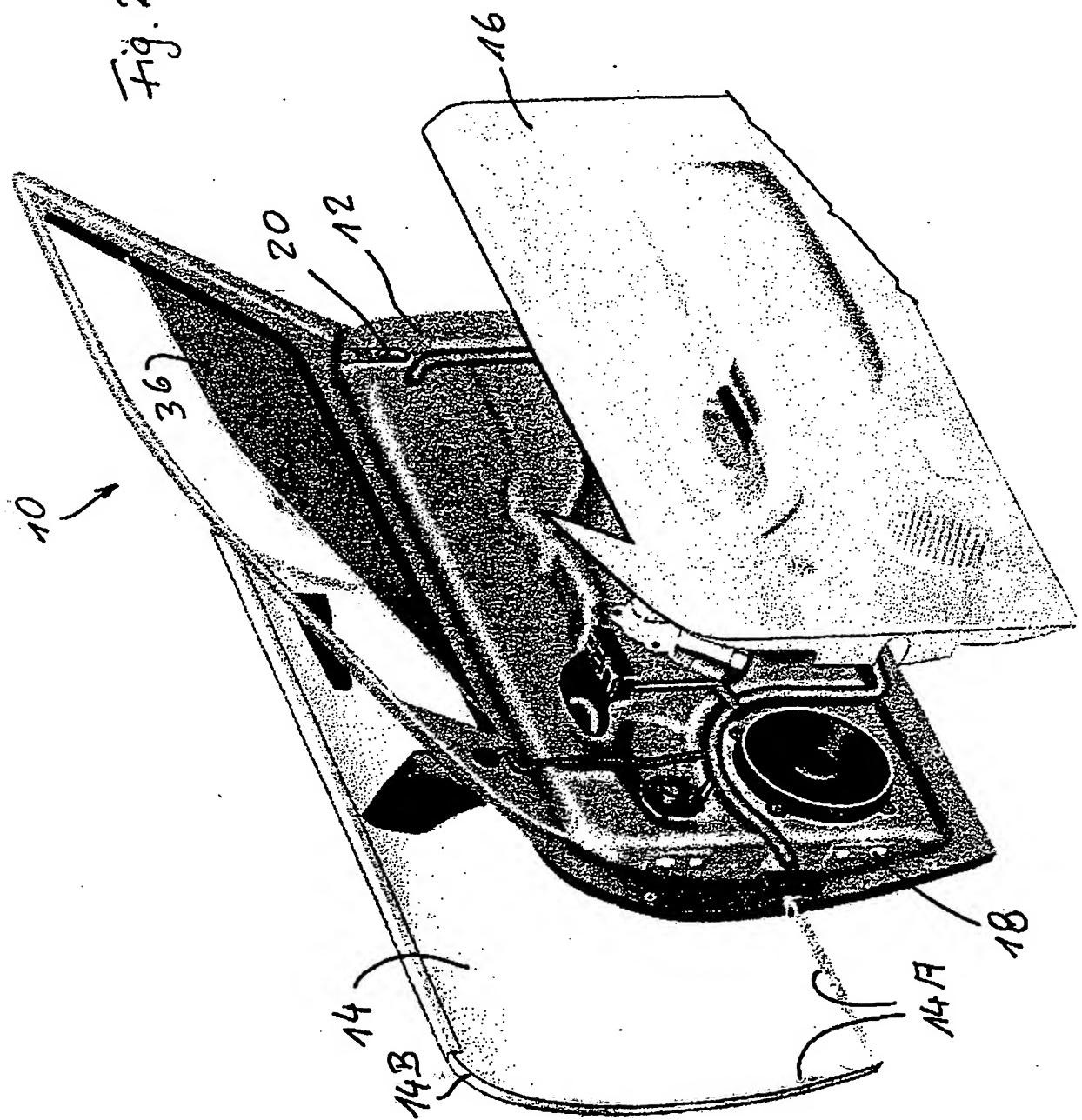
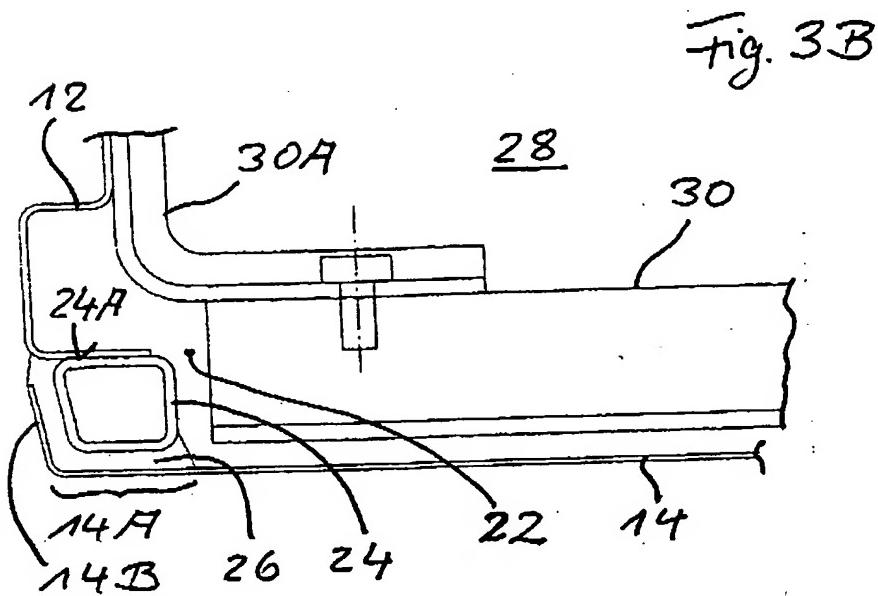
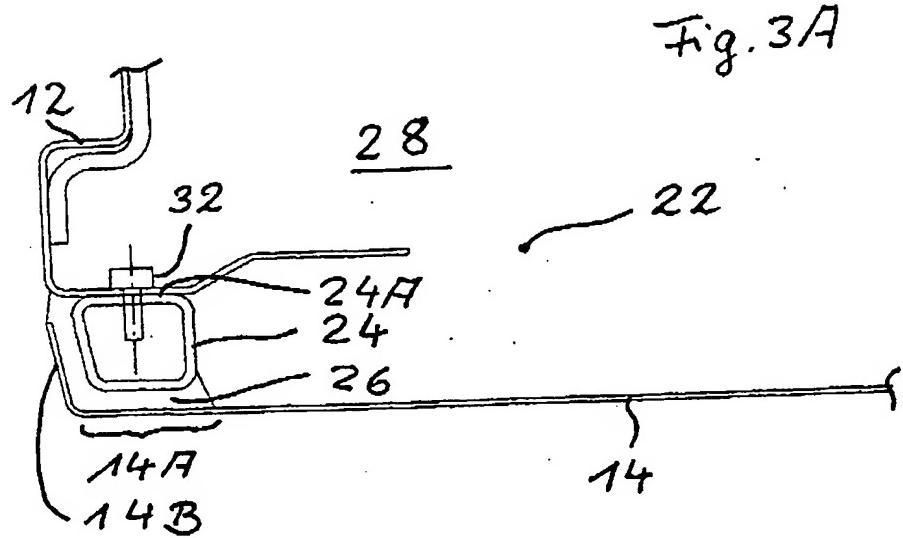


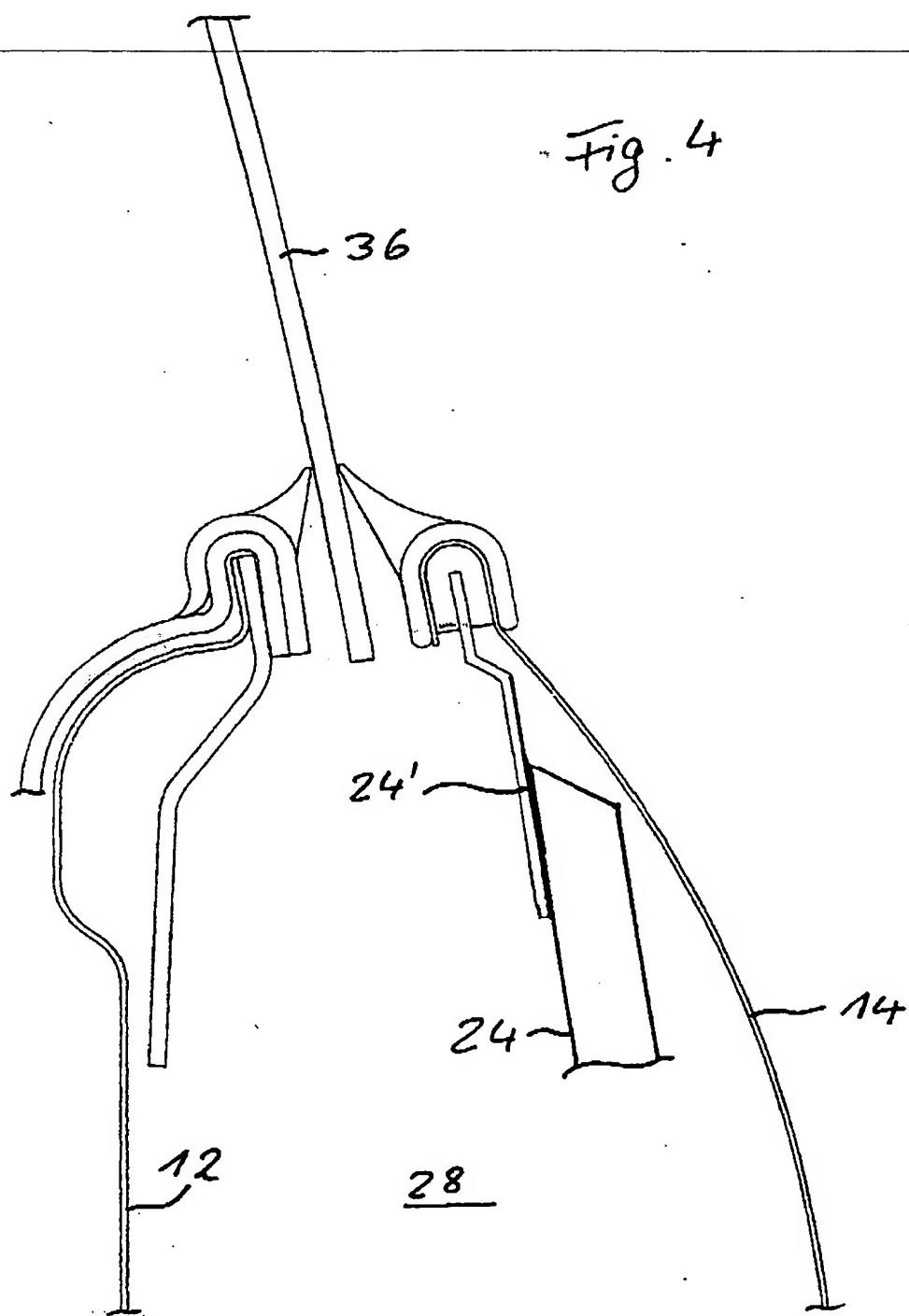
Fig. 2





28.09.99

Fig. 4



000·000·000

A7

Fig. 5

